CONFLICTO

ENTRE AS ESTRADAS DE FERRO

LEOPOLDINA E RIO-DOCE

DE UM LADO

E A

UNIÃO MINEIRA DE OUTRO

PELO

Dr. Caetano Furquim de Almeida.

RIO DE JANEIRO
TYP. IMP. E CONST. DE J. C. DE VILLENEUVE & C
61 = Rua do Ouvidor = 61
1878

CONFLICTO

Ha mezes, que entre estas estradas começou e sustenta-se até hoje, com calor de ambos os lados, uma luta de competencia, de que os jornaes, quasi todos os dias, nos dão testemunho, e que ultimamente tomou maior vulto com o relatorio apresentado á assembléa provincial mineira, pelo distincto presidente de Minas, conselheiro Silveira Lobo.

A questão entre ellas debatida parece estar perfeitamente elucidada e nada mais restar a dizer-se pró ou contra. Não tenho a vaidade de suppôr que possa accrescentar nada de novo para esclarecê-la. Entretanto, envolvendo ella tantos interesses, quer da provincia de Minas, quer das companhias, que em taes estradas empregárão seus capitaes, espero que ser-me-ha relevado accrescentar algumas observações, que, em meu fraco entender, confirmão e corroborão os argumentos que no correr da discussão forão apresentados pelos propugnadores dos direitos e pretenções das companhias da Leopoldina e Rio-Doce.

Não discutirei a questão pelo lado technico; falta-me para isso competencia. Compete aos profissionaes esta face da questão. Limito-me por minha parte a discuti-la debaixo do ponto de vista juridico, e economico.

Por effeito das leis mineiras de 19 de Julho de 1872, e 11 de Novembro de 1873, e contrato de 17 de Abril do mesmo anno foi concedido privilegio aos cidadãos Dr. Nominato José de Souza Lima e coronel José Vieira de Rezende e Silva para construcção de uma estrada de ferro, que partindo do Juiz de Fóra, fosse terminar em Ponte Nova.

Passárão-se dous annos sem que os concessionarios pudessem organisar companhia e realizar a construcção desta estrada.

Neste interim a estrada da Leopoldina estendeu seus trilhos até Cataguazes. Na impossibilidade de levarem avante a construcção de uma extensa linha de Juiz de Fóra á Ponte-Nova, e reconhecendo a vantagem que haveria para esta empreza, e principalmente para a provincia de Minas, em aproveitar uma estrada feita e acabada, cujo limite extremo alcançava, ou pelo menos, muito se approximava da zona, que era o principal objectivo da mesma empreza, entendêrão, e muito bem, que era *meio caminho andado* abandonarem o ponto de partida em Juiz de Fóra, e colloca-lo em Cataguazes.

Neste sentido expuzerão suas idéas, e de accôrdo com ellas foi votada a lei mineira de 20 de Novembro de 1875, a qual confere ao presidente a seguinte autorisação: *« O presidente da provincia, de accôrdo com os emprezarios da estrada de ferro do Juiz de Fóra á Ponte Nova, fica autorisado a modificar o traçado da referida estrada em relação ao ponto de partida ou ao seu entroncamento. »*

Note-se que a autorisação é ampla, e sem limitação alguma, quer quanto ao *ponto de partida*, quer quanto ao *do entroncamento*. Em virtude della celebrou a presidencia com os emprezarios Dr. Nominato e coronel Rezende o contrato de 12 de Dezembro de 1876, autorisando-os a mudar o ponto de partida da estrada, que lhes tinha sido concedida, e a entronca-la em Cataguazes, extremo da linha da estrada de ferro da Leopoldina.

A' vista de disposição tão clara e terminante da lei, onde e como exorbitou a presidencia da autorisação ampla, que ella lhe concedeu? Na letra della não encontra o menor fundamento esta opinião. No seu espirito muito menos. Quando ella autorisou a mudança do ponto de partida, ao mesmo tempo, e para remover toda a duvida autorisou tambem o *entroncamento*, em outra estrada seguramente, porque não poderia effectuar-se esta operação no ar. Qual seria esta estrada? Evidentemente tinhão os legisladores em vista a da Leopoldina, porque a da União Mineira ainda não existia, e só foi concedida mezes depois pela lei n. 2,224 de 1876.

Além disto, como a lei de 20 de Novembro de 1875 foi proposta e votada de conformidade com as idéas formuladas pelos emprezarios, ácerca da mudança do ponto de partida, e de entroncamento, e ao mesmo tempo determina que isto se faça *de accôrdo* com os emprezarios, é claro que estes é que tinhão de indicar qual seria o ponto de partida ou de entroncamento. De accôrdo com elles, a presidencia fixou Cataguazes para entroncamento. Onde está a exorbitancia deste acto?

Allega-se que a presidencia não podia mudar a direcção geral da estrada e transplanta-la para regiões e zonas differentes daquellas a que estava ligada e obrigada a atravessar e servir.

A lei de 20 de Novembro de 1875, como já vimos, não autorisa esta interpretação; pelo contrario favorece a que é mais natural, isto é, deixar á presidencia *plena liberdade para, de accôrdo com os emprezarios, determinar o ponto de partida, ou de entroncamento.* Se não fosse esta a mente dos legiladores seguramente *limitarião* a *zona*, fóra da qual não poderião os emprezarios estabelecer a mudança.

Por outro lado, qual era o ponto objectivo da primitiva concessão? Ubá, Presidio e Ponte-Nova; em uma palavra, a zona central do Rio-Doce.

Ora, este ponto objectivo é exactamente o da estrada de ferro do Rio-Doce, que se entronca em Cataguazes. Tanto isto é verdade, que o Sr. conselheiro Silveira Lobo propõe que a União Mineira estenda seus trilhos até Sarmento ou Cemiterio, e que neste ponto nella se entronque a Rio-Doce, passe por Ubá, e vá terminar em Ponte-Nova. O ponto objectivo de ambas é, sem a minima modificação, o mesmo.

Por este lado, pois, não prevalece o allegado motivo de mudança de zona e de traçado. Se prevalecesse, tambem prevaleceria contra a idéa sustentada pelo Sr. conselheiro Silveira Lobo de mudar o ponto de partida da do Juiz de Fóra para a União Mineira, seguindo esta estrada até Ubá uma zona differente da que teria de seguir, partindo do Juiz de Fóra a estrada deste nome. Todos que conhecem estas localidades sabem perfeitamente que a União Mineira, passando por Espirito-Santo e S. João Nepomuceno, afasta-se da zona que teria de percorrer a primitiva estrada do Juiz de Fóra á Ponte-Nova.

Por qualquer face que se encare a questão, é fóra de duvida que o contrato celebrado pela presidenciade Minas com o Dr. Nominato, e coronel Rezende para entroncamento em Cataguazes da estrada de que são concessionarios, foi feito de conformidade com a lei de 20 de Novembro de 1875, e não póde ser annullado sem quebra da fé dos contratos, e do credito de que goza a provincia de Minas.

Vejamos agora se debaixo do ponto de vista economico, a preconisada idéa de annullar-se o contrato celebrado com a companhia da estrada de ferro do Rio-Doce, e obrigar esta a ligar-se á da União Mineira, consulta os verdadeiros interesses da provincia de Minas.

Antes de enunciar minha opinião a este respeito, tenho por um dever de lealdade declarar que sou accionista da companhia da Leopoldina, para cuja prosperidade tenho contribuido com meus fracos esforços. Esta circumstancia, porém, não me inhibe de ser imparcial, do que tenho dado muitas provas em todos os actos publicos ou partitulares de minha vida.

Para dar mais um testemunho desta imparcialidade, que sempre tive por norma em todas as circumstancias em que tive de dar meu parecer, principiarei por declarar que antes da existencia da estrada de ferro da Leopoldina, se se tratasse de traçar uma linha de estrada de ferro, que partindo

da de Pedro II fosse servir a zona superior do Rio-Doce, passando por Ubá, Presidio e Ponte-Nova, certamente seria preferivel que ella partisse da Serraria, e não do Porto Novo do Cunha, acompanhando o actual traçado da Lepoldina. Nesta hypothese terião cabida, e certamente prevalecerião as considerações apresentadas pelo Sr. conselheiro Silveira Lobo em sustentação do traçado da União Mineira. A ellas eu me associaria com inteira convicção: as razões são obvias, não ha necessidade de expendê-las.

A hypothese, porém, é outra. Não se trata de escolher e traçar uma linha nova. Bem ou mal (não vêm agora ao caso discutir), o governo geral autorizou a construção da estrada de ferro da Leopoldina. A provincia de Minas não só approvou esta autorisação, mas concorreu com uma subvenção kilometrica na importancia de 1,080:000$ para que ella mais depressa se realizasse; contribuindo a companhia por sua parte com a quantia de 3,400:000$000.

Construida a estrada e lançando a sua ultima estação em Cataguazes, occorreu naturalmente aos emprezarios da do Juiz de Fóra, que para servir a zona superior do Rio-Doce melhor seria fazer partir sua estrada de Cataguazes, do que do Juiz de Fóra. Neste plano forão apoiados com muito bom senso, pela assembléa provincial, que autorisou a mudança, e pela presidencia, que celebrou o contrato, em virtude do qual a companhia do Rio-Doce constituio-se, entroncou sua estrada em Cataguazes, e deu principio aos trabalhos de construcção.

Surge agora a idéa de que convém abandonar este plano, e tudo quanto foi contratado e feito de conformidade com elle, e construir uma estrada nova, que, partindo da Serraria, vá ter *directamente* a Ubá.

Será porventura mais vantajoso aos interesses da provincia de Minas, que se adopte esta idéa de preferencia a que se prosiga no plano adoptado e em via de execução?

Vejamos.

Em ambos estes planos, quer parta a estrada da Serraria, quer comece em Cataguazes, o objectivo imprescindivel é tocar ella em Ubá, seguindo depois para Presidio e Ponte-Nova, ponto terminal.

Partindo da Serraria, o seu percurso para alcançar Ubá seria de 140k,600, segundo os calculos do engenheiro da companhia União Mineira, a saber: 48k,600 da Serraria a Espirito-Santo, deste ponto a S. João Nepomuceno 32, e deste ponto a Ubá 60. Partindo de Cataguazes sua extensão será de 63 kilometros, segundo os estudos feitos pela companhia da estrada de ferro do Rio-Doce, cuja construcção está muito adiantada.

A differença em favor desta é, portanto, de 77k,600.

No relatorio de 10 de Janeiro deste anno, orça o engenheiro da União

Mineira em 27:000$ cada kilometro desta estrada. Sendo de 140k600 a extensão a construir, importaria sua construcção na quantia de 3,796:200$. A companhia do Rio-Doce contratou a construcção dos 63 kilometros de Cataguazes a Ubá á razão de 23:500$ o kilometro, importando o total na quantia de 1,480:500$. A differença em favor da Rio-Doce é de 2,315:700$000.

Esta differença constitue para a provincia de Minas, que garante ambas as emprezas, uma economia de 698:400$, se a garantia fôr de subvenção de 9:000$ por kilometro. Se fôr de juros á razão de 7 %, a economia será de 162:099$ por anno. Aqui já se manifesta a primeira razão de preferencia em favor da estrada de ferro do Rio-Doce.

Por outro lado, uma consideração que nunca se deve perder de vista nesta discussão é que a provincia de Minas concedeu á estrada de ferro da Leopoldina uma subvenção kilometrica de 1,080:000$000, e é por isso interessada em que ella prospere, e não seja prejudicada em seus interesses por uma concurrencia, não cogitada, nem resalvada na occasião em que fez a concessão e autorisou-a a estender-se até Cataguazes, ponto em que a companhia da Leopoldina contava com os productos de Ubá, Presidio e Ponte-Nova, que effectivamente attrahio a si.

Como, pois, ha de hoje a provincia de Minas com inexplicavel imprevidencia e contradicção destruir a sua propria obra, collocando ao lado da estrada da Leopoldina outra, que lhe vem roubar uma grande parte de seu trafego, tornando assim improficuos os sacrificios que por ella fez?

Autorisar duas estradas quasi parallelas, garantil-as e subvenciona-las, estabelecer entre ellas uma concurrencia desastrosa, que se traduzirá n'uma guerra de tarifas para se prejudicarem mutuamente, é falta de calculo e de previdencia, é uma contradicção inexplicavel, que dará em resultado a ruina de ambas as estradas, em pura perda dos sacrificios feitos pela provincia, e com aggravação de seu máo estado financeiro.

Acódem neste ponto os defensores do prolongamento da União Mineira e entroncamento nella da Rio-Doce, e apresentão um argumento que julgão irrespondivel, isto é, que este prolongamento encurta 12 a 14 leguas para a zona central e septentrional de Minas, e diminue os fretes na razão de 243 a 363 réis por arroba.

Já o dissemos, e de novo repetimos: se não estivesse construida a estrada da Leopoldina e já em via de adiantada construcção a do Rio-Doce, cujo objectivo é Ubá e Ponte-Nova, certamente seria a linha da Serraria em direcção áquelles pontos a mais natural e talvez a mais economica. Depois, porém, de estar construida e funccionando satisfactoriamente uma estrada, que se dirige á mesma zona, e em via de execução outra que a completa, é absurda, é irracional e ante-economica a pretenção de abandona-las e construir outra a pretexto de que é mais *directa* e *mais curta*.

Se na zona que ambas têm de percorrer, a população estivesse muito

condensada, e houvesse grande massa de productos, que bastasse para alimenta-las; se por outro lado offerecesse o paiz grande cópia de capitaes disponiveis, que se empregassem em emprezas desta ordem; se o espirito de associação estivesse bastante desenvolvido de maneira a abalançar-se, sem trepidar, a todos os commettimentos, podia-se admittir a co-existencia de duas estradas quasi parallelas, demandando o mesmo ponto objectivo. Isto, porém, não se dá. Nem a população é sufficientemente condensada, nem a quatindade de productos a exportar é bastante para alimentar a duas estradas. Capitaes disponiveis, em que ponto ou praça da provincia existem agglomerados e demandando com sofreguidão empregar-se nestas emprezas? Espirito de associação, é quasi nullo na provincia de Minas. Principia a nascer, e será suffocado á nascença se prevalecer o principio de matar uma empreza já realizada, para dar vida a outra, que não existe, á custa desta.

A idéa da linha recta e encurtamento em estradas de ferro, nem sempre é verdadeira: é muitas vezes fallaz, e arrasta os governos e companhias a erros fataes e de desastrosas consequencias. Haja vista os erros que neste ponto têm commettido as provincias do Rio de Janeiro e S. Paulo, e o peso enorme que têm elles acarretado sobre suas finanças.

Na provincia do Rio de Janeiro, quando já estava a concluir-se a estrada de ferro D. Pedro II, prolongando o seu braço do norte até Porto-Novo do Cunha, lembrárão-se os influentes de Cantagallo de levar uma estrada directa da bahia do Rio de Janeiro ao coração daquelle municipio, prolongando a que então já existia até a raiz da serra. Em sustentação della ostentou-se na assembléa provincial, e desenvolveu-se todo o arsenal de argumentos em favor da linha *directa* do Rio de Janeiro áquelle ponto.

Embora um grupo de distinctos deputados, entre os quaes tenho muito orgulho em mencionar o nome do Sr. Dr. Francisco Belisario Soares deSouza, se oppuzesse a este plano, por contrario aos interesses da provincia, allegando que um ramal partindo do Porto-Novo do Cunha, e internando-se por espaço de 6 a 7 leguas no municipio de Cantagallo, preencheria melhor e sem sacrificio da provincia as necessidades daquella zona.

A nada se attendeu, prevaleceu a idéa da *linha recta* e *mais curta*, autorisou-se a estrada de Cantagallo com seu defeituoso systema de transpôr a serra, a qual sobrecarregou a provincia com uma divida de 11,000:000$!! e não rende para despeza de costeio!

Não foi este o unico erro. Havia ella autorisado a construcção da estrada *União Valenciana*, para a qual concorreu como accionista pela quarta parte do capital. Sua zona privilegiada alcançava Santa-Thereza. É natural, que tendo de levar-se uma estrada a este ponto, e ao Rio das Flores, se concedesse á *União Valenciana* o prolongar-se para alli e realizar este desideratum. Era isto do interesse evidente da Provincia; mas isto não se fez; prevaleceu a idéa de uma *linha directa*, partindo da estação do Commercio,

a qual prejudica os interesses da Valenciana, sem comtudo ter por seu lado meios de manter-se. Debate-se ella actualmente por falta de capital para pagar suas obras, e está em demanda com os empreiteiros por este motivo. É mais uma empreza abortada por causa da fatal idéa da *linha recta*, quando a *linha curva* da União Valenciana teria attendido a todos os interesses.

Ainda ha a accrescentar a estes dous factos o que se deu com a construcção da estrada de ferro de Macahé a Campos. Tendo a provincia despendido milhares de contos com o canal do mesmo nome, ou não devia ter autorizado aquella estrada, se queria conservar o canal; ou supprimir este no caso de preferir a estrada. Assim não o fez; de maneira que coexistem ambas as vias sobrecarregando as finanças da provincia, sem vantagem correspondente, porque uma das vias era bastante. O relatorio que o distincto presidente da provincia do Rio de Janeiro, Viscende de Prados, acaba de apresentar á assembléa provincial confirma e corrobora estes factos.

Na provincia de S. Paulo commetteu-se o mesmo erro. Havia a companhia Ytuana construido a sua estrada que vai de Jundiahy a Ytú, com garantia da provincia, que afinal converteu-se em um emprestimo de 600:000$ em apolices provinciaes. Era natural e conforme aos interesses da mesma provincia, que a ser conveniente á zona representada por Sorocaba, que alli fosse ter uma estrada de ferro, viesse esta com um percurso de 6 a 7 leguas entroncar-se na Ytuana, embóra descrevendo uma curva em relação á cidade de S. Paulo. Assim não se fez: as influencias locaes preconisárão e exigirão a *linha recta* de S. Paulo a Sorocaba na extensão de 18 leguas pouco mais ou menos, e a assembléa provincial cedeu a taes exigencias autorisando a estrada, á qual concedeu afinal garantia de juros sobre a quantia de 5,500:000$. Esta estrada é um desastre financeiro para a provincia de S. Paulo, porque sua renda mal cobre a despeza de costeio, e o pagamento da garantia de juros impõe-lhe o dispendio annual de cêrca de 370:000$000.

Taes são os resultados fataes do tão preconisado principio da *linha recta*, e encurtamento de distancias, quando é invocado e applicado sem criterio e sem attenção ás circumstancias e conveniencias que devem modifica-lo e tirar-lhe o caracter de absoluto. Os mesmos frutos colherá a provincia de Minas se não souber resistir á propaganda da *linha recta*.

A' vista de tudo quanto acabo de expôr, parece-me que está fóra de questão o direito perfeito que a lei mineira de 20 de Novembro de 1875 e contrato de 12 de Dezembro de 1876 conferem ao Dr. Nominato e coronel Rezende de entroncarem a estrada de ferro do Rio-Doce em Cataguazes.

Por outro lado julgo ter demonstrado que este contrato consultou os verdadeiros interesses da provincia. Annulla-lo será um attentado contra direito, uma quebra da *fé* dos contratos, e uma nodoa indelevel no credito sempre intacto e respeitado da nobre provincia de Minas.

Se apezar de tudo quanto falla em favor da execução pontual deste

contrato, resolver a assembléa provincial de sua propria autoridade, sem accôrdo com os concessionarios, rescindi-lo, dará um golpe profundo no credito da provincia, e ao mesmo tempo matará todo o espirito de empreza e associação. Quem quererá empregar seus capitaes em emprezas e obras publicas della, quando de um momento para outro os contratos mais solemnes e legaes podem ser annullados ? Firmado este terrivel precedente, quem se julgará seguro em seus direitos, e no resultado final de seus bem combinados planos ?

O Sr. conselheiro Silveira Lobo, com uma boa fé digna seguramente de respeito, espera muito do patriotismo mineiro, que não ha de faltar á sua expectativa, concorrendo com seus capitaes para realização do prolongamento da União Mineira. E' uma illusão, que o tempo se encarregará de dissipar.

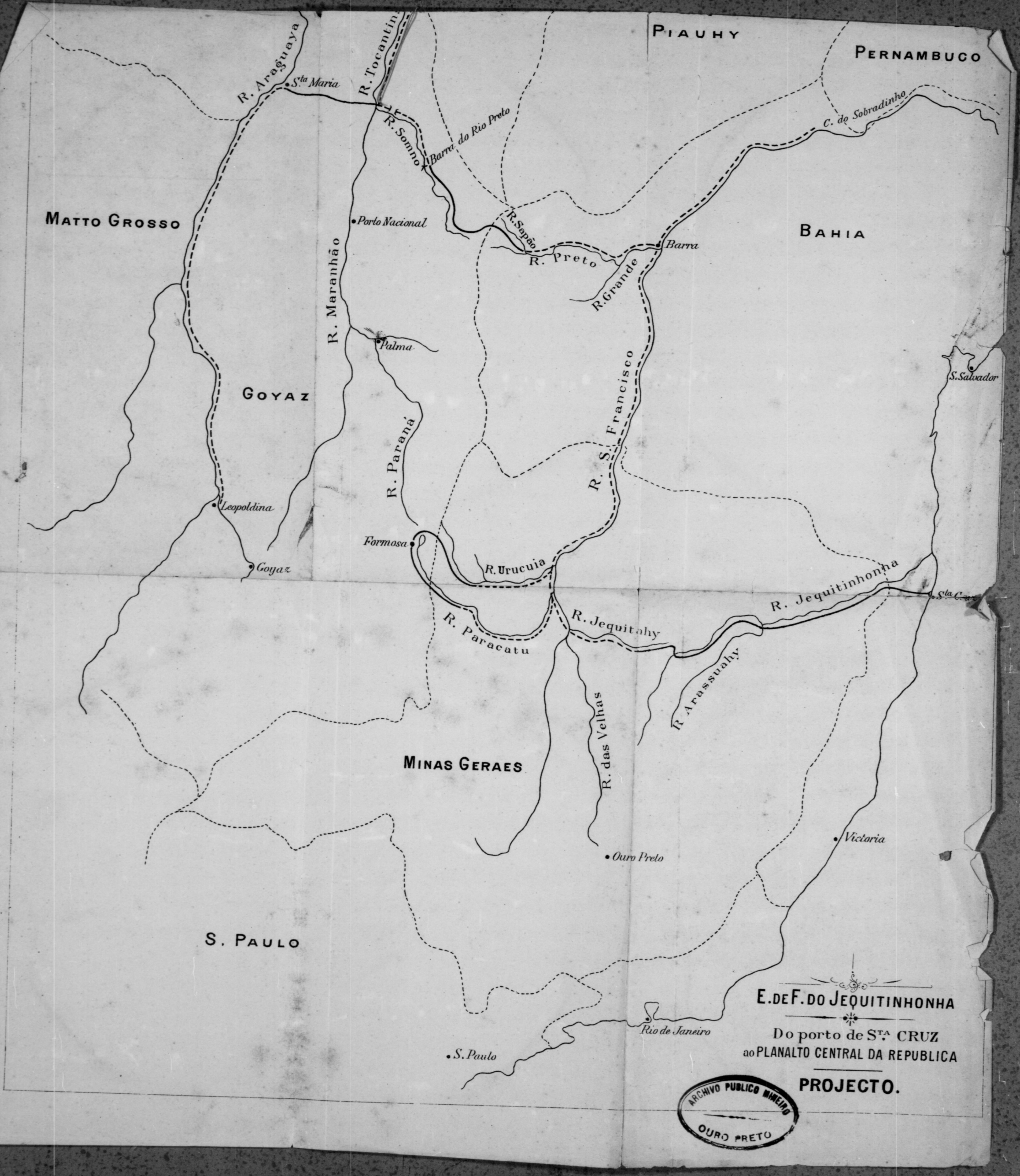
Em questão de dinheiro, em questão de interesse nada tem que ver o patriotismo ; o que se quer, o que se exige é segurança, é o respeito de nossa propriedade, de nossos direitos. Rescindido o contrato com a companhia do Rio-Doce, espera o Sr. conselheiro Silveira Lobo que affluão para a da União Mineira os 4,000:000$, de que ella precisa para levar a estrada até Ponte-Nova ?

E' uma vã esperança que infallivelmente será dissipada pelos factos. Os que hoje assistem á ruptura de um contrato legal e solemne, receiarão, e com muita razão, que o que actualmente se pratica com a companhia do Rio-Doce, realizada uma simples mudança de administração, se poderá praticar com a União Mineira : o precedente fica estabelecido.— *Quem semeia ventos colhe tempestades.*

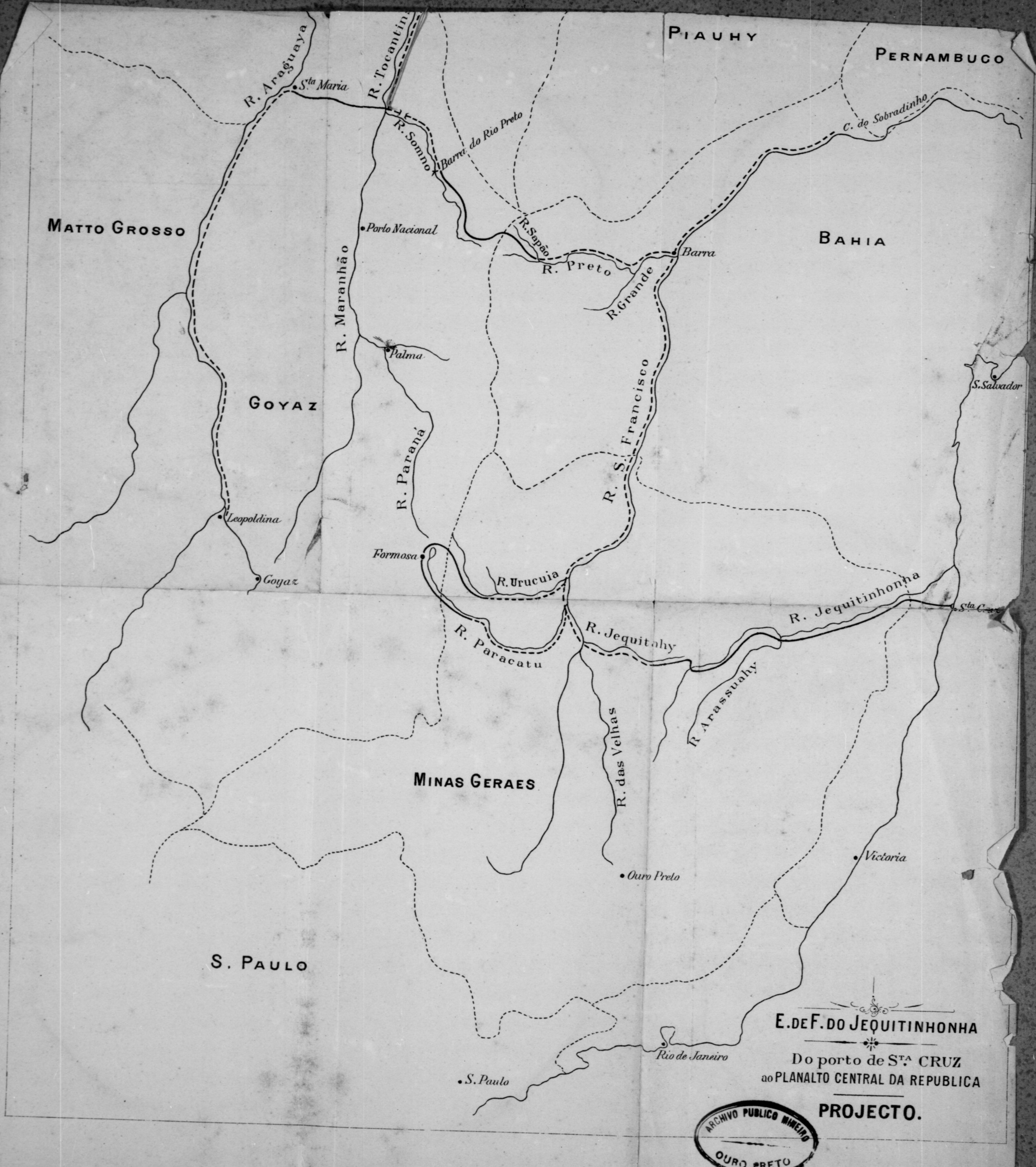
C. Furquim.

Rio, 14 de Setembro de 1878.

Typ. Imp. e Const. de J. Villeneuve & C.—1878.



Archivo Publico Mineiro
Ouro Preto

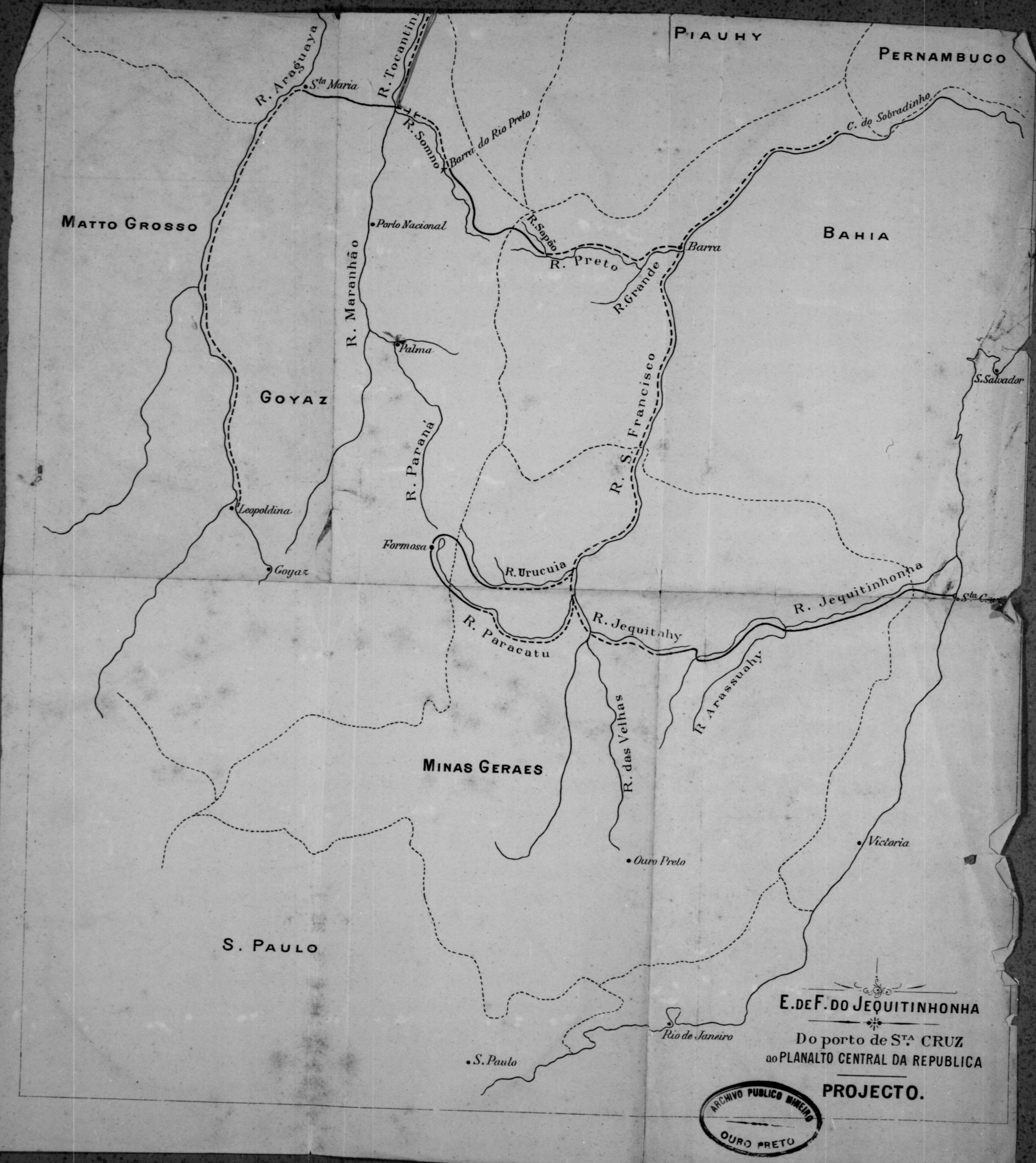


E. de F. do Jequitinhonha

Do porto de Sta. Cruz
ao Planalto Central da Republica

Projecto.

Archivo Publico Mineiro
Ouro Preto



ARCHIVO PUBLICO MINEIRO
OURO PRETO